Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VIII. Warszawa, 1 lutego 1927 r. Nr. 3

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA i ADMINISTRACJA.
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

PO UCHWAŁACH BLOKU.

Walka kolejarzy i pocztowców o poprawę bytu zaostrza się z dniem każdym. Z dniem każdym bowiem rośnie niezadowolenie mas, z dniem każdym wzmaga się wśród tych mas niepokój o zagrożoną egzystencję.

Dopóki jeszcze Sejm nie wypowiedział się w tej sprawie, dopóki jeszcze głodnę masy żywiły iskierkę nadziei, że zgłoszone w tym Sejmie projekty ustaw znajdą choćby częściowe uwzględnienie, dopóki istniała słaba i nieśmiała wiara w szczerość zapewnień wielokrotnie udzielanych przez wszystkie bez wyjątku ugrupowania Sejmowe — dopóty wzburzenie dało się jakoś, choć z trudem hamować.

Jednakże ostatnie uchwały sejmowej komisji budżetowej, o których pisaliśmy obszernie w poprzednim numerze naszego czasopisma — odebrały kolejarzom nawet tę iskierkę nadziei, którą żywili. Sejm potraktował głodujące i wyczerpane do ostatka masy pięknie brzmiącą enuncjacją, szeregiem miłych słów, które jednak w formie, w jakiej się ukazały, pozbawione są wszelkiej realnej wartości. Jak wielokrotnie przedtem, jak niemal zawsze, od czasu istnienia Państwa polskiego tak i w chwili obecnej — pracownicy państwowi, a z nimi kolejarze i pocztowcy, stali się zabawką w ręku najwyższych czynników państwowych.

Rząd odesłał ich do Sejmu, Sejm z kolei oddał sprawę Rządowi. Znowu najżywotniejsze nasze postulaty stały się przedmiotem g r y p o l i t y c z n e j. Ponieważ sprawa poprawy naszego bytu jest niewątpliwie rzeczą t r u d n ą, ponieważ da się uskutecznić jedynie przez zmianę dotychczasowego kursu polityki gospodarczej, przeto żaden z miarodajnych czynników nie miał odwagi nazwać zagadnienia tego po imieniu i narazić się w ten sposób tym sferom, które muszą być pociągnięte w tej, czy innej formie do ś w i a d c z e ń na cele podwyżki poborów pracowniczych.

Kolejarze i pocztowcy mają jednak zbyt wiele doświadczenia, zbyt często widzieli już, jak można zręcznie żonglować ich interesami i zbyt dobrze wiedzą, że w tej grze nigdy nic wygrać nie mogą, aby dali się po raz tysiączny otumanić pięknie brzmiącym frazesem. Rezolucja sejmowa otworzyła im oczy na c a ł ą p o w a g ę s y t u a c j i.

Zdaje się, że Rząd i Sejm tej p o w a g i nie doceniają. Na to wskazuje beztroskie przejście do porządku dziennego nad wszystkiem, co słyszą i słyszeli codziennie od reprezentantów zorganizowanych mas pracowniczych.

A jednak związki nie działały i nie działają, ani ze swojego natchnienia, ani dla „widzimisię" swoich kierowników. Do działania, do stawiania żądań prze je masa, pchają niezadowolone i zniecierpliwione rzesze, które na setkach masowych wieców jednogłośnie i coraz natarczywiej domagają się poprawy bytu, a widząc, że ona nie nadchodzi, domagają się czynnego wystąpienia, walki, strajku.

Rząd powinien mieć dobre informacje. Jeśli je ma — nie śmie i pod groząą bardzo poważnych skutków, nie powinien lekceważyć tego, co dzieje się dziś wśród kolejarzy i pocztowców, a zresztą nie tylko wśród nich, ale w całej olbrzymiej rzeszy pracowników państwowych. W masie wre i kipi. Na całej przestrzeni kraju wyczuć się daje atmosfera w najwyższym stopniu zapalna. Wystarczy rzucić iskrę, aby wybuchł płomień.

Minąłby się z rzeczywistością i skłamałby ten, ktoby śmiał twierdzić, iż związki usiłowały ten groźny nastrój wyzyskać dla celów demagogicznych, czy też dla prowokowania awantur. Wręcz przeciwnie, z czystem sumieniem i za siebie i za innych stwierdzić musimy, iż usiłowały i usiłują one z trudem łagodzić nastroje, powściągać niezadowolonych i uspokajać wzburzonych. W żądaniach nie poszły zadaleko, lecz zastosowały je do realnych możliwości, nie wykroczyły po za rzeczy najzupełniej dopuszczalne i wykonalne. Także i w taktyce wykazały jaknajdalej idący umiar i cierpliwość. Nie pominęły ani jednego środka pokojowego, który tutaj dał się użyć. Wycierały wielokrotnie kanapy w poczekalniach ministerjalnych i froterowały posadzki w kuluarach sejmowych. Przez prasę fachową, zawodową i codzienną, przez wiece i zebrania, przez usta stronnictw i przez głosy na licznych modnych dziś „naradach" dzwoniły na alarm, usiłowały p r z e k o n a ć i n a k ł o n i ć, aby tylko nie zaszła konieczność użycia środka innego, srodka, który może być tylko aktem rozpaczy.

Cały ten trud, wszystkie te wysiłki zdały się na nic. I oto, w chwili, gdy wzburzenie i niepokój doszły niemal do najwyższego napięcia—związki zmuszone są wrócić do mas, które ich wysłały, rozłożyć bezradnie ręce i stwierdzić, że ich akcja rezultatów nie przyniosła.

Blok Związków Komunikacyjnych, mimo, iż istnieje zaledwie od trzech miesięcy, posiada już bogatą historję. On to zjednoczył olbrzymie masy najlepiej zorganizowanych kolejarzy i pocztowców, on zdołał nieskoordynowanym dotąd wysiłkom i staraniom nadać jednolity kierunek. Jego postulaty stały się ogólnem hasłem, które rzucone w masy, spotkało się z jednogłośnym i entuzjastycznym aplauzem.

Nikt zapewne nie posądzi kierowników zblokowanych Związków, ani o złą wolę, ani o brak umiarkowania. Ale wszystko ma swoje granice, wszystko musi mieć swój koniec. Uporczywie czyniliśmy wszystko, aby Rządowi i Sejmowi dać do zrozumienia, że bez poprawy bytu, nie obejdzie się, czy ktoś chce, czy nie chce, że poprawa bytu kolejarzy i pocztowców nie jest naszym kaprysem, ale n i e o d-

zowną koniecznością, która nastąpić musi. Wszystko uczyniliśmy, aby rząd to zrozumiał i spełnił postulaty nasze dobrowolnie — a w ten sposób uniknął wydarzeń, których przebiegu, ani wyniku nikt dziś przewidzieć nie może.

Nie mamy z tym rządem porachunków partyjnych. Są wśród nas tacy, którzy w wypadkach majowych brali czynny (i skuteczny) udział. Niema nikogo, ktoby na bieg wydarzeń majowych nie patrzał z sympatją. Ale żadna sympatja, żadne uwielbienie, żaden kult nie może nam zamknąć oczu na nasze właściwe cele i zadania. Niema wśród tych zadań polityki, jest natomiast obowiązek troski o byt i egzystencję naszych członków.

Nie mamy sumienia kłamać wobec nich. Niewolno nam ich łudzić, niewolno tumanić. Nie możemy im powiedzieć, że jest jakaś nadzieja na uwzględnienie ich żądań. Musimy natomiast z całą szczerością i otwartością wyznać, że akcję naszą uważamy za skończoną z rezultatem — niestety — negatywnym. Nie usłyszeliśmy od Rządu ani słowa, któreby pozwalało nam żywić nadzieję na przyszłość. Zato nasłuchaliśmy się do syta słów ostrych, twardych i bezwzględnych. Tego, co w łaskawości swojej, raczył powiedzieć Sejm — nie możemy brać na serjo.

W tych warunkach rola nasza jest skończona. Głos mają ci, którzy nas posłali.

Pragnęlibyśmy, aby to, co powiedzieliśmy wyżej, było nieprawdą. Pragnęlibyśmy, aby można było jeszcze z pod prasy drukarskiej wyrzucić te słowa i donieść oczekującym niecierpliwie mandatarjuszom naszym, że stało się coś, co pozwala nam żywić choć cień nadziei. Czekamy na jeden zdecydowany czyn Rządu. Jeśli tego czynu w czasie najbliższym nie będzie — odpowiedzialność za dalszy bieg wypadków spadnie nie na nas, bo nie jest w naszej mocy opanować ruchu, który wzmaga się z siłą żywiołową i lada chwila grozi wybuchem.

Poniżej drukujemy treść uchwały, powziętej jednomyślnie na posiedzeniu Bloku w dniu 20 stycznia r. b. — Z uchwałą tą w dniach najbliższych udamy się do resortowych ministerstw oraz do Prezydjum Rady Ministrów. Niemniej i czynniki sejmowe będą o jej treści oficjalnie powiadomione. Jeszcze jest czas. Jeszcze budżet nie został uchwalony definitywnie. Może wreszcie w ostatniej chwili nastąpi opamiętanie.

REZOLUCJA
BLOKU ZW. KOMUNIKACYJNYCH.

Blok stwierdza, że zupełnie odporne i nieprzejednane stanowisko Rządu wobec postulatów kolejarzy i pocztowców, mimo, iż postulaty te nie wykraczają poza granice realnej możliwości, powoduje, że załatwienie niezmiernie już palących dla pracowników kwestyj, stało się w drodze pokojowej niemożliwe. Z uwagi na to, iż wobec panującego wśród rzesz pracowniczych niedostatku, dalsze zwlekanie z załatwieniem tych postulatów jest absolutnie niemożliwe — Blok oświadcza, że w dążeniu do poprawy bytu pracowników kolejowych i pocztowych, nie cofnie się przed strajkiem — jakkolwiek z jego następstw zdaje sobie sprawę — o ile Rząd odrzuci bezwzględnie postulaty, dotyczące podwyżki obecnych płac pracowniczych i rozbije próby porozumienia. Blok postanawia zwrócić się jeszcze raz do Rządu i do stronnictw sejmowych z przedstawieniem powagi obecnej sytuacji i z ostatecznem ostrzeżeniem, że jeżeli paląca konieczność poprawy bytu kolejarzy i pocztowców zostanie zlekceważona, wówczas odpowiedzialność wobec kraju za wybuch strajku, spadnie nie na blok, ale na czynniki, które uniemożliwiły pokojowe załatwienie sprawy.

Blok wzywa ogół członków zorganizowanych w swych Związkach do konsolidowania sił i wytężenia czujności tak, aby zarówno kolejarze, jak i pocztowcy na każde wezwanie bloku byli przygotowani.

NA BŁĘDNYCH DROGACH.

Na łamach prasy związkowej ukazały się w czasach ostatnich artykuły, stanowiące próbę oświetlenia niektórych zagadnień, dotyczących Rozporządzenia Prez. Rzplitej z dnia 24 września 1927 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe". Mamy na myśli artykuł pt. „Charakter służbowy pracowników przedsiębiorstwa kolejowego („Kolejarz-Związkowiec" Nr. 2 z r. 1927) oraz artykuł p. t. „O przedsiębiorstwie kolejowem" („Kolejowiec Polski" Nr. 3—1927).

Artykuły te uważamy za rozpoczęcie dyskusji w tych tak doniosłych dla kolejnictwa zagadnieniach. Posiadamy pewne wątpliwości, czy dla dyskusji tej prasa związkowa jest miejscem właściwem. Jeżeli bowiem dyskusja ta ma posiadać jakąkolwiek wartość— musi posługiwać się naukową metodą i operować fachowo-prawniczemi kategorjami myślenia, a stąd musi minąć się ze sferą zainteresowań olbrzymiego procentu czytelników tej prasy.

Z tych względów nie zabierałbym głosu, gdyby nie fakt, iż oba wymienione artykuły uważam za błędne w swoich założeniach, mętne w argumentacji i fałszywe w konstrukcji prawniczej.

Ponieważ artykuły te, jako zamieszczone bez podpisu autorów w organach dwu najpoważniejszych związków uważać należy za wyraz opinji kierownictwa tych związków, przeto błędy w ich treści grożą sprowadzeniem dyskusji, a może i poczynań poszczególnych organizacyj na fałszywe tory. Nie jest to rzecz obojętna dla ogółu pracowników kolejowych. Skutkiem tego, mimo wszelkich obaw i zastrzeżeń, uważam za swój obowiązek zająć się tą sprawą i oświetlić ją tak, jak mi się ona przedstawia z naukowego punktu widzenia, sine ira et studio, bez wszelkich tendencyj i z góry upatrzonych celów.

Należy określić najpierw stan faktyczny: Sejm udzielił Rządowi pełnomocnictw do załatwienia szeregu spraw według uznania tegoż Rządu w drodze rozporządzeń Prezydenta Rzplitej pod odpowiedzialnością Rady Ministrów. Przelał zatem na Rząd w pewnych sprawach należącą do siebie w myśl konstytucji władzę ustawodawczą. Rozporządzenia Rządu w tym trybie wydane, posiadają tedy moc ustawy i ontologicznie niczem od ustaw się nie różnią. Na podstawie tych pełnomocnictw i bez wykroczenia po za ich ramy rząd wydał rozporządzenie o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe". Przy wydaniu tego rozporządzenia zostały zachowane wszelkie prawem przewidziane formalności, a samo rozporządzenie stosownie do brzmienia art. 32 weszło w życie z dniem ogłoszenia, t. j. z dniem 28 września 1926 r.

Rozporządzenie to postanowiło, iż:

1) tworzy się przedsiębiorstwo pod nazwą Polskie Koleje Państwowe;

2) przedsiębiorstwo to będzie samoistną osobą prawną;

3) przedsiębiorstwu temu powierza się zarząd „kolejami państwowemi" i „majątkiem Skarbu Państwa", przeznaczonym do użytku Kolei Państwowych;

4) przedsiębiorstwo to będzie prowadzone według zasad handlowych, jednakże z uwzględnieniem potrzeb Państwa i interesów gospodarstwa społecznego;

5) powierzony temu przedsiębiorstwu majątek nie będzie stanowił jego własności, lecz oddany mu będzie tylko do użytku, bez możności zbywania i obciążania nieruchomości;

6) natomiast fundusze, płynące z wykonywania właściwych zadań przedsiębiorstwa, t. j. z prowadzenia eksploatacji Kolei, stanowić będą własność przedsiębiorstwa (argumento Art. 10 rozp.);

7) wzamian za to, przedsiębiorstwo bierze na siebie wszelkie zobowiązania, wynikające z dotychczasowej gospodarki kolejowej, oraz wszelkie zobowiązania, ciążące na majątku Kolei i ponoszone dotąd przez Zarząd Kolei;

8) urzędnicy państwowi, pozostający dotąd w służbie Kolei (ci, do których stosuje się t. zw. pragmatyka urzędnicza) i pracownicy Kolei pań-

stwowych przechodzą do służby w przedsiębiorstwie;

9) prawa i obowiązki służbowe tych osób, ich uposażenie, ubezpieczenie emerytalne i od nieszczęśliwych wypadków uregulowane będą przez Rozporządzenia Rady Ministrów, przyczem do czasu wejścia w życie poszczególnych rozporządzeń w tych sprawach, obowiązują dotychczasowe przepisy;

10) z chwilą wejścia w życie tego rozporządzenia, tracą moc obowiązującą wszystkie sprzeczne z niem przepisy prawne.

Na tych podstawach konstrukcyjnych oparte rozporządzenie nie jest bynajmniej w każdym szczególe wzorem doskonałości, ani poprawności ustawodawczej. Jednakże stwierdzić należy stanowczo, iż konstrukcja ta jest w najzupełniejszej zgodzie z zasadami teorji prawa i w niczem zasad tych nie obraża. Trudno się również dopatrzeć poważniejszych sprzeczności (antynomji) pomiędzy poszczególnemi artykułami rozporządzenia. A wreszcie z punktu widzenia należycie zrozumianego interesu pracowników, jest ono ze wszech miar korzystne, zachowuje bowiem kolejarzom wszelkie korzyści prawa i przywileje, płynące z faktu, iż są i będą pracownikami państwowymi (tak!!!), odrywa ich jednak równocześnie od krępującego związku z resztą pracowników państwowych.

Wyrażony codopiero pogląd nie znalazł jednak łaski w oczach prawników (?), którzy pisali oba wspomniane na wstępie artykuły. Poczynili oni rozporządzeniu temu szereg ciężkich zarzutów, przypisali mu szereg grzechów śmiertelnych i usiłują wydedukować z jego treści szereg wniosków, sięgających z jednej strony aż do posądzenia autorów rozporządzenia wprost o głupotę (Kolejowiec Polski), z drugiej zaś strony do groźby ostrego konfliktu pracowników z Rządem (Kolejarz Związkowiec).

Zajmijmy się najpierw artykułem „Kolejowca Polskiego", ponieważ artykuł ten traktuje sprawę bardziej ogólnie.

Autor stwierdza na wstępie, iż „przy pracach nad rozporzadzeniem" natrafiono na nieprzezwyciężone trudności, przedewszystkiem natury prawnej. „Trudności te" — zdaniem autora — spowodowane zostały wadliwem ujęciem całej koncepcji przedsiebiorstwa ab ovo (sic!), oraz najzupełniejszem pomieszaniem pojęć charakteru przedsiebiorstwa, obliczonego na zysk i charakteru instytucji użyteczności publicznej". Tyle zarzut ogólny. Autor stara się udowodnić słuszność tego zarzutu na przykładach.

1) Zarzut pierwszy i gatunkowo najcięższy: Z rozporządzenia nie można wywnioskować „czem właściwie jest to przedsiębiorstwo"... Odpowiedź nie trudna — jest właśnie przedsiębiorstwem, a to wywnioskować łatwo, bo „stoi" na wstępie napisane. Przedsiębiorstwem bowiem jest nie to, co autor artykułu za przedsiębiorstwo uznać zechce, ale to, co da się podciągnąć pod pojęcie przedsiębiorstwa, ustalone w nauce prawa i ekonomiki. Nie chcąc przeciążać artykułu cytowaniem literatury prawniczej i ekonomicznej, stwierdzamy, iż communis opinio, widzi w przedsiębiorstwie „kompleks praw, które tworzą całość przez to, iż służą jednemu gospodarczemu celowi tej osoby, która niemi rozporządza" (Jaworski, „Nauka prawa administracyjnego" str. 151). Twór, powołany do życia, omawianem rozporządzeniem, mieści się w tej definicji zupełnie. Jest kompleks praw, wydzielony z odrębnej całości i zgrupowany tak, iż służyć ma jednemu gospodarczemu celowi, kompleks ten jest określony wyraźnie, odgraniczony ściśle, posiada ustaloną budowę wewnętrzną. Nie trzeba tedy ze świecą w ręku szukać mędrca-prawnika, któryby się „zorjentował w rozwikłaniu" stosunków prawnych, stąd powstałych. W „rozwikłaniu" tem zorjentuje się każdy, kto dysponuje należytym zasobem solidnej wiedzy fachowej.

2) Zarzut następny niemniej ciężki: autor „rozwikłał" tylko jedno: „pewnem jest, że przedsiębiorstwo to jest fikcją, a posiadając osobowość prawną, jest osobą prawną fikcyjną". Nie wiem kto pisał ten artykuł, lecz jeśli pisał to prawnik — mamy do czynienia z bardzo smutnem zdarzeniem. Osoba każda i prawna i fizyczna, jako pojęcie prawnicze, jest zawsze fikcją, jest zgrupowaniem pewnej ilości praw i obowiązków w jedną całość. Osoba fizyczna w rozumieniu przyrodniczem, a osoba fizyczna w rozumieniu prawnem, to nie jedno i to samo. Obojętnem jest dla prawa, czy ktoś, kto w jego oczach ma być osobą, ma rece i nogi, a nawet, czy wogóle kiedykolwiek istnieć będzie, jako osobnik z gatunku człowieka (nasciturus). Prawo ustanawia pewne normy, normy te grupuje w sposób określony, a całokształt tych norm nazwało osobą. Może to i trudne do pojęcia dla laików, czy też dla ludzi, którzy, jak to autor nieopatrznie zauważył, niedysponują wiedzą dostatecznie głęboką i których „natura nie obdarzyła rozumem pojętnym, zdolnym do ścisłego myślenia" — ale tak jest, niestety. Po bliższe objaśnienia odsyłamy do książki p. Rundsteina p. t. „Zasady teorji prawa", str. 136 i ust.

Cóż dopiero „osoba" prawna. Tutaj usuwa się nawet to oparcie, jakie dla początkujących stanowi widoma, chodząca i ruszająca się osoba w znaczeniu przyrodniczem. Osoba prawna od chwili, gdy pojęcie to wyrobili wielcy klasycy rzymscy, jest, było i będzie fikcją i niczem więcej. Fikcyjność jest istotą osoby prawniczej. Jej konstrukcja jest „tworem sztucznym, jest sposobem ujęcia w całość pewnej grupy przepisów, normujących pewną grupę stosunków" (Jaworski o. c. str. 153). Z osobą tą nie można pójść na spacer, nie można jej wziąć pod rękę, nie można rozbić jej głowy etc. Konkretną ona nigdy nie będzie. Powiedzenie „osoba" w ustach prawnika, to nie to samo, co np. powiedzenie „litościwa osobo, daj 20 groszy!"

Fikcją jest nietylko osoba, fikcją jest również „przedsiębiorstwo". Przedsiębiorstwo, to nie sklep o 4-ch ścianach z szafami i towarem, to nie pokój biurowy z krzesłami itd., to — jak to powiedziałem wyżej — „kompleks praw", a jeśli tak, to jest to zawsze rzecz niematerjalna, pojęcie abstrakcyjne, a więc zawsze fikcja...

Czego sobie zatem życzy szanowny autor? Czego chce od rozporządzenia? Czy żąda, aby autorom dana była moc materjalizacji pojęć? Prawo — to nie seans z Guzikiem, a fikcja fikcją zostać musi i nie trzeba się gniewać za jej fikcyjność. Co innego sprawa realizacji postanowień rozporządzenia, Ale to do wywodów prawniczych nie należy.

3) O wiele więcej słuszności ma zarzut następny. Autor zarzuca rozporządzeniu, iż zróżniczkowało z jednej strony „Koleje Państwowe", z drugiej „majątek Państwa przeznaczony do użytku Kolei Państwowych". W tem miejscu istnieje istotnie pewne zamieszanie... Powiedzenie to jednak nie należy do grzechów śmiertelnych i nie trzeba dawać konia z rzędem temu, kto trudności stąd wynikłe rozwiąże. Nie zamierzam ubiegać się o owego konia, dlatego nie podejmuję się wywodu obszerniejszego. Muszę jednak zaznaczyć, że takie rozróżnienie nie jest rzeczą niepotrzebną w rozporządzeniu. Owszem, rozróżnienie to jest, mojem zdaniem, koniecznem. Jest ono conajwyżej pleonazmem i to tylko w pewnym stopniu. Pojęcia „Koleje Państwowe" dotąd nikt u nas prawniczo nie zdefinjował. (Przy tworzeniu tego pojęcia trzeba będzie pamiętać, iż będzie ono znowu fikcją). Stąd niebezpieczeństwo, iż pod wyrażeniem koleje możnaby rozumieć to, co rozumie pod niem „człowiek z ulicy": tory, stacje, parowozy, słowem bezpośredni aparat kolejowy. Ale np. budynek przy Nowym Swiecie, gdzie mieści się M. K. i ten z przeciwka, gdzie mieści się D. K. P. Warszawa? Czy to mieści się w pojęciu Koleje, czy nie? Np. samochód, bedący w dyspozycji stacji miejskiej. Czy to koleje, czy nie?... Niewątpliwie, że tabor, tory, mosty, pas gruntu wzdłuż torów, są „majątkiem Skarbu Państwa, oddanym do użytku Kolei", ale objekty, wspomniane poprzednio, mogłyby być — w wypadku, gdyby rozporządzenie nie zrobiło wyraźnej wzmianki — wyłączone z pod pojęcia „Koleje". Stąd pleonazm ten był koniecznością, a ponieważ posiada praktycznie doniosłe znaczenie i usuwa wątpliwości interpretacyjne, przeto jest produktywnym i pożytecznym i na potępienie bynajmniej nie zasługuje.

4))Dalszem zmartwieniem autora jest fakt, że przedsiębiorstwo nie posiada „żadnego majątku", a ma długi i jest w wielkim strachu, co na to powiedzą dłużnicy. Autor musi być człowiekiem gołębiego serca i bujającym jedynie w zaświatach. Inaczej

zauważyłby zapewne wokół siebie więcej osób, które nie posiadają ani grosza majątku, a długów — po uszy. Wracając do tonu poważnego, stwierdzić trzeba w tem miejscu, że posiadanie majątku nie jest rzeczą konieczną ani dla „osoby“, ani dla przedsiębiorstwa. Dalszem zmartwieniem autora jest to, iż nie wie, jak przedsiębiorstwo „fikcyjne“ i nie posiadające majątku, podoła włożonym na siebie ciężarom. Odpowiedź znajdzie autor w dalszej treści rozporządzenia, które sprawę tę reguluje. Fundusze (gotówka, pretensje) znajdujące się w rozporządzeniu „Kolei“ (Ministerstwo Kolei, odpowiedni dział budżetu), oraz wszystkie fundusze, uzyskane w przyszłości z eksploatacji Kolei, stanowić będą własność przedsiębiorstwa. Majątek uzbiera się i to prędko. Jest z czego płacić długi. Mam wrażenie, że autor martwi się niepotrzebnie i zdaje mi się, że gdyby mu ktoś dał koleje w użytkowanie, jako „osobie“ (tym razem konkretnej), toby się ucieszył i nawet bardzo. Obciążenie kolei jest bowiem bardzo, nawet śmiesznie, niskie, a dochody olbrzymie. Niżej podpisany gotów jest taki interes zrobić w każdej chwili i będzie spał spokojnie (i wygodnie!). Autor dziwi się dalej, jak można było uwolnić kogoś „nic nieposiadającego“ od płacenia podatków. Przedewszystkiem, skąd wniosek, że przedsiebiorstwo P. K. P. „nic nie posiada“. Przeciwnie, posiada bardzo wiele. Posiada prawo do użytkowania majątku olbrzymiego i dysponowania funduszami, z użytkowania tego powstałemi. Czy to jest nic? Szanownego autora, jak się zdaje, dziwi i niepokoi konstrukcja, w której ktoś, kto używa majątku, nie jest jego właścicielem i uważa tego kogoś pochopnie za golca, który nic nie posiada. Czy szanowny autor nie wie, że konstrukcja taka znana była na wiele setek lat przed wynalezieniem prochu i że samo prawo może być także majątkiem? Czy autor nie słyszał np. o dziwolągu, zwanym „użytkowaniem“ (w pojęciu prawniczem). To nie własność, ale majątek i to bardzo wielki czasem (zależnie od tego, co jest przedmiotem użytkowania), choć jest to jedynie w myśl definicji Pandektów „ius utendi fruendi salva rei substantia“. Niechaj szanowny autor namówi jakiegoś bogatego człowieka, aby mu oddał w użytkowanie swój majątek. A potem niech pójdzie na Nalewki, nie widząc tego majątku na oczy. Za samo prawo dadzą mu realną i konkretną, widoczną i namacalną gotówkę — bez wahania. I to dadzą mu ludzie, którzy nie piszą artykułów, o treści prawniczej.

Autor powiada dalej z ironją: „Zwolnienie kogoś od płacenia podatków, kogoś nic nieposiadającego, którego niema de facto, a który istnieje tylko de iure, jest zaiste pomysłem, godnym uznania, a co najmniej remuneracji“. Ironja najzupełniej zbyteczna. Powiedzieliśmy już wyżej, że kwestja w y k o n a n i a rozporządzenia do rozważań prawnych nie należy. Rozporządzenia zaś pisze się z myślą o tem, że będą wykonane. Stąd rozporządzenie nie mogło pominąć kwestji podatkowej.

Postanowienie o zwolnieniu przedsiębiorstwa od płacenia podatków jest dlań przywilejem olbrzymiej wartości, mimo cały pojęciowy gulasz z kapustą, którym nas raczy szanowny autor. Wyobraźmy sobie, coby było, gdyby to postanowienie nie istniało. Właściwe urzędy skarbowe, nie pytając autora o zdanie, wymierzyłyby przedsiębiorstwu podatek obrotowy (od mijarda złotych!), dochodowy (coby to była za suma od 100 miljonów zł. dochodu!), od nieruchomości (podatki płaci użytkowca). Magistrat miasta stołecznego Warszawy ściągnąłby podatek od lokali, inne municypalności też itd. I poco tu pisać — dziwolągi, w dodatku z ironją?...

Tymczasem dosyć — „Gnadestoss“ jest, zdaje się, już zbyteczny. Nad resztą tego artykułu nie mam zamiaru się rozwodzić. Poruszę jeszcze sprawę konsekwencyj prawnych, które z rozporządzenia płyną dla pracowników kolejowych. Ponieważ na tym punkcie z rzadko spotykaną jednomyślnością wypowiadają się autorzy obu artykułów, wymienionych na wstępie, przeto odpowiem im za jednym zamachem.

Autor artykułu p. t. „Charakter służbowy pracowników przedsiębiorstwa kolejowego“ w „Kolejarzu Związkowcu“, rozumuje, jak następuje:

Utworzono przedsiębiorstwo, oddano mu zarząd kolejami. Uczyniło to „Państwo“, którego pracownikami byli dotąd kolejarze. Pracownicy ci z mocy rozporządzenia przestali być pracownikami państwa, stali się pracownikami p r y w a t n y m i przedsiębiorstwa.

Pogląd ten jest ciężką zbrodnią w obliczu nauki prawa. Cóż to jest państwo? fikcja, osoba prawna. A o osobach prawnych mówiliśmy już poprzednio: jest to twór sztuczny, konstrukcja, zgrupowanie w jeden kompleks pewnej ilości praw i obowiązków, uszeregowanie i odgraniczenie pewnej ilości norm. I oto Państwo to ta osoba, ta fikcja, to pojęcie i to w dodatku pojęcie dla prawnika pomocnicze (jak rusztowanie dla umożliwienia budowy, systemu norm i uporządkowania ich w całość, zgrupowaną rozumnie), Państwo, to obdarzone wszechwładzą i omnipotencją (władza najwyższa), prawna tworzy z części własnego (fikcyjnego) jestestwa osobę prawną. Co to znaczy? Powiedzieliśmy już wyżej, iż oznacza to wyodrebnienie i ujęcie w całość pewnej grupy przepisów normujących pewną grupę stosunków. I to się stało. Nie narodziło się nic nowego, co ma nogi i ręce. Z jednej fikcji zrobiono dwie fikcje. Ale to samo Państwo, które ukazywało się nam poza ową fikcją wielką, wygląda również z poza fikcji małej. Nie trzeba się bawić w antropomorfizm, nie urodził się państwu syn, a tylko pewna ilość norm została zgrupowana odrebnie w odrebną całość. Niema osób w znaczeniu przyrodniczem, jest tylko rusztowanie, konstrukcja prawna. Skądże tedy wniosek, że pracownicy stali się pracownikami prywatnymi, skoro pracodawcą jest Państwo, choć obecnie w innej szacie, w innej masce, w innej konstrukcji. Wniosek najzupełniej dowolny i błędny z gruntu. Pracownicy przedsiębiorstwa P. K. P., jak długo nie sprzeda się tego przedsiębiorstwa komuś, kto nie będzie państwem, będą pracownikami państwowymi, niezależnie od tego, czy to komu dogodne.

Bałamutne dowodzenia o „prywatnych pracownikach“ przedsiębiorstwa, którego nawet autor prywatnem nazwać nie śmiał, jest dalszem brnięciem w trzęsawisko błędnych myśli. Owa osoba prawna rzekomo, „z Państwem nic wspólnego nie mająca“, choć kilka wierszy dalej, nazwana „przedsiębiorstwem państwowem“, to rezultat wybryków przeciwko wskazaniu „nec sutor ultra crepidam“.

Nonsensowe są również i wnioski. Bajecznem jest twierdzenie, że „stosunek pracowników do nowego pracodawcy ma wybitnie charakter prywatnoprawny... i nie może być odtąd regulowany jednostronnie przez Państwo, lecz musi opierać się na umowie“. Znowu konieczną się staje mała dygresja w dziedzinę teorji prawa, która pozwoli rozprawić się z miejsca z całą mętną frazeologją na temat prywatno- i publiczno-prawnej pragmatyki. Co to jest prawo publiczne? Jest to prawo, regulujące działalność Państwa. Prawo prywatne reguluje działalność jednostek. Wszędzie, gdzie działa Państwo, mamy do czynienia z prawem publicznem. Stosunek tych, którym państwo daje pracę, niezależnie gdzie i jak, jest stosunkiem prawa publicznego. Państwo może wprawdzie postanowić, „że do pewnych dziedzin jego działalności będzie się odnosić prawo prywatne, a mimo to, będzie to działalność państwowa, a prawo prywatne będzie stosowane do tych dziedzin tylko na podstawie wyraźnego, publiczno-prawnego przepisu“ (Jaworski o. c. str. 153). Nie wolno zapomnieć nikomu, iż „nie charakter normy prawnej określony jest przez stosunek prawny, przez nią uregulowany, ale przeciwnie, norma prawna, regulująca jakiś stosunek czyni go publiczno-prawnym, lub pry-

---

ZAMIANY.

Egzaminowany ślusarz kandydat M a j c h o w s k i M i e c z y s ł a w — parowozownia K u t n o, zamieni się z kolegą na równorzędnem stanowisku w Warszawie. Zgłoszenia do koła miejscowego Z.Z.M. w Kutnie—parowozownia.

Maszynista II kl. par. Nowy Sącz ekspozytura: Dobra koło Limanowy, zamieni miejsce zatrudnienia z kolegą z Dyrekcji Lwowskiej lub Stanisławowskiej. Zaznaczą się, iż jest to miejsce kuracyjne dla piersiowo chorych. Mieszkanie skarbowe. Zawiadomienia pod adresem: Józef Schmidt, Dobra koło Limanowy.

watno-prawnym“. (Hernritt, Jaworski o. c., str. 56). Reasumując: Rozporządzenie o utworzeniu przedsiębiorstwa P. K. P. jest normą prawa publicznego, a stosunek służbowy pracowników przedsiębiorstwa będzie tak długo publiczno-prawnym, dopóki pozytywny przepis nie postanowi, iż stosunek ten określony będzie przepisami kodeksu cywilnego.

Tak jednak nie będzie, bowiem rozporządzenie kwestję tę rozstrzygnęło w duchu wręcz przeciwnym, niż życzenia autora.

Autor dąży jednak do celu konsekwentnie. Uparł się przy prywatno-prawnym stosunku i nie zawahał się popełnić herezji w obronie swojego stanowiska. Oto na dziwowisko publiczne wystawia pogląd następujący: Ponieważ artykuły 26, 27, 28 i 29 pozostają (jego zdaniem) w sprzeczności z art. 25, przeto są próbą pogwałcenia „kardynalnej“ zasady w tym ostatnim artykule wyrażonej i wejść w życie nie mogą „pod grozą walki, która rozgorzeje na całej linji“. A przecież są to artykuły tej samej ustawy, która stanowi całość i twierdzenie to jest odwracalnem. Można twierdzić całkiem odwrotnie: ponieważ art. 25 stoi w sprzeczności z „k a r d y n a l n ą“ zasadą art. 26, 27, 28 i 29, przeto wejść w życie nie może pod grozą walki i t. d.

Co gorzej, o żadnych kardynalnych zasadach tutaj mowy być nie może. Państwo ma moc nieograniczoną regulować wszystkie stosunki w swoim obrębie, jak mu się podoba. Stosunek pracodawcy (rzeczywiście prywatnego) do takiegoż samego pracownika dawno już przestał należeć wyłącznie do dziedziny prawa prywatnego. Wkroczyło weń j e d n o s t r o n n i e państwo, narzuciło mu szereg norm o charakterze wybitnie publiczno-prawnym, (czas pracy, przymusowe ubezpieczenia, higjena fabryczna, zakaz pracy kobiet, młodocianych, przymusowe rozjemstwo). Dziś już prywatny kamienicznik z prywatno prawnym stróżem nie zawsze zawiera umowy. Jest od tego w pewnych razach jednostronna, przymusowa komisja rozjemcza. I po co mówić o umowie? I jaki z tego pożytek? Toż właśnie owo prawo publiczne w stosunkach najemnych jest zdobyczą klasy pracującej, to jej forteca: dla niej zostało przeprowadzone, przez nią zdobyte w potokach krwi, w ogniu walk, rewolucyj i strejków. Czy stało się to po to, aby wywlekać na światło dzienne zbankrutowane poglądy laisserfai'yzmu i szkoły manchesterskiej?

Rzekoma logika, wynikająca z ujęcia prawnego charakteru „przedsiębiorstwa kolejowego“, nie ma nic wspólnego ani z logiką prawdziwą, ani tem mniej, z ujęciem prawnem.

Niema żadnej sprzeczności między artykułami 25 z jednej a 26, 27, 28 i 29 z drugiej strony. Są one częścią systemu, zbudowanego najzupełniej logicznie i będącego w zupełnej zgodzie z teorją prawa, z duchem prawa i najnowszemi zdobyczami nauki prawa. A na przyszłość zapamiętać w tym względzie należy wyrażenie „pragmatyka prywatno-prawna“ jest nonsensem, zawiera błąd logiczny, znany pod nazwą contradictio in adiecto. Pragmatyka, to uregulowanie praw i obowiązków pracowników państwowych. Już przez to samo jest normą o charakterze publiczno-prawnym. Nie wynikają z tego zgoła żadne konsekwencje co do treści tych praw, a w ten sposób cały spór o te frazesy jest młóceniem pustej słomy.

Jeśli chodzi o poglądy autora art. w „Kolejowcu Polskim“ — to są one o wiele bardziej błędne i absurdalne. Przeciwstawienie drogi ustawodawczej — rozporządzeniu Rady Ministrów, świadczy o kompletnym braku orjentacji. Sejm delegował Prezydenta do funkcyj ustawodawczych. Prezydent mógł z kolei delegować choćby szanownego autora artykułu, a z punktu widzenia formalnego, droga ustawodawcza byłaby zachowana. Także i twierdzenie, jakoby charakter stosunków służbowych pracowników miał cośkolwiek wspólnego z zyskiem, czy filantropją, nie wytrzymuje nawet najłagodniejszej krytyki. Zatem nie autorowie rozporządzenia dopuścili się najzupełniejszego pomieszania „pojęć charakteru“ itd., ale szan. autor dopuścił sie szeregu nonsensów i wykazał, iż „pojęć charakteru“ prawa wcale nie posiada.

Całe szczęście, że poglądy te są z punktu widzenia prawa — wielkiem głupstwem. Szczęście — dlatego, iż w razie przeciwnym byłyby dla kolejarzy klęska! Czy panowie wiecie, jakie myśli podsuwacie Ministerstwu Kolei? Pracownicy kolejowi przestali być pracownikami państwowymi. Co zrobicie, gdy M. K. w to uwierzy i jutro wyleje na bruk 10 tysięcy kolejarzy, zredukuje pobory i nie da emerytury? Z czem pójdziecie ich bronić? Z ustawą Rady regencyjnej, z ustawą emerytalną, czy uposażeniową? To prawo publiczne to stosuje się do pracowników państwowych, nie do „całkiem prywatnych“ pracowników przedsiębiorstwa...

* * *

Obowiązany jestem zaznaczyć i podkreślić, że nie mówię nic o tem, czego bym sobie życzył dla pracowników i jak kwestje omawiane powinny, zdaniem mojem, wyglądać de lege ferenda, chciałem tylko udowodnić, iż prawo jest także nauką i nie powinno być pomiotłem w ręku ludzi, którzy się na niem nie znają, jak również nie powinno być nadużywane dla celów z niem samem nic wspólnego nie mających. Jeśli ktoś sądzi, że stosunki służbowe pracowników kolejowych winny być takie, jak w pierwszej lepszej fabryce (nie prywatno-prawne — bo to nieścisłe), niechaj się o to stara. Ale niechaj nie bałamuci ludzi rzekomo naukowemi i rzekomo prawniczemi wywodami, w których błąd jedzie na błędzie i błędem pogania!

J. M. Żuniak.

Rzeczy ciekawe.

Czy wiecie, że...

Ministerstwo Komunikacji pochwaliło się w tekście preliminarza budżetowego, iż zwiększyło etat dla służby parowozowej „z uwagi na przewidywane wzmożenie ruchu“ i rzeczywiście, ogólna liczba pracowników etatowych w tym dziale zwiększona została o 17 w stosunku do roku poprzedniego?

Ale, czy wiecie, w jaki sposób się to stało?

Oto u etatowych w 8-ej grupie zabrano 14 etatów, w 9-ej grupie zabrano 20 etatów, w dziesiątej grupie zabrano aż 275 etatów, zato w grupie 11 dodano aż 328 etatów.

Czy wiecie, że oznacza to zamknięcie awansów do wyższych grup i że Ministerstwo zamierza sprostać przewidywanemu wzmożeniu ruchu przy udziale pomocników II klasy?...

Czy wiecie, że...

Norma rozchodu paliwa, która w r. 1926 wynosiła 2.194784 tonny na 100 parowozo-kilometrów, w obecnym budżecie została zmniejszona do 2.15153 tonny, czyli o 43 kilogramy i że oznacza to wydatne obniżenie zarobków premjowych, ustawiczne przepały i nową falę szykan dla służby parowozowej.

Czy wiecie, że...

kredyty na umundurowanie dla służby parowozowej z 876.130 zł. w roku ubiegłym, powiększone zostały do 1.060.000 w roku bieżącym i że to czyni prawdopodobnem uwzględnienie naszych starych i tylokrotnie powtarzanych postulatów o przyznanie mundurów?...

Czy wiecie, ile są warte koleje?...

Dyr. Rogoziński z Najwyższej Izby Kontroli Państwa, w czasie dyskusji nad budżetem w Senacie, oszacował wartość naszych kolei na 500 miljonów dolarów (4½ miljarda złotych). 6-cio procentowy dochód od takiego kapitału wynosi 30 miljonów dolarów (270 miljonów złotych). Tyle zdaniem p. Rogozińskiego koleje powinny przynosić Państwu na czysto. Czy nie zadużo?...

Czy wiecie, że...

Podczas dyskusji nad budżetem Ministerstwa Komunikacji w senackiej komisji budżetowej Minister Romocki oświadczył, iż słynny okólnik, nakazujący ograniczenie szybkości pociągów przy przejazdach przez stacje, zostanie w najbliższej przyszłości zniesiony?

Przepisy emerytalne dla etatowych.

W poprzednim numerze „Maszynisty“ przy sposobności omawiania sprawy „roku za półtora“, zaznajomiliśmy czytelników naszych pokrótce o losach przepisów emerytalnych dla pracowników etatowych.

Jak wiadomo, etatowi pracownicy kolejowi objęci są ogólną ustawą emerytalną z 11 grudnia 1923 r.

Ustawa ta, mimo, iż dwukrotnie była już nowelizowana, wykazała w praktycznem zastosowaniu tak wiele rażących błędów i wad, ponadto zaś w wielu wypadkach krzywdziła objętych nią pracowników państwowych tak dotkliwie, iż jej dalsza nowelizacja okazała się rzeczą konieczną.

Próbą takiej nowelizacji był projekt, wniesiony do Sejmu we wrześniu r. 1925 przez Rząd p. Grabskiego. Projekt nie doczekał się jednak uchwalenia. Początkowo odłożony ze względu na znane wypadki z doby „sanacyjnej“ min. Zdziechowskiego, został następnie wraz z szeregiem innych projektów wycofany z Sejmu przez Rząd p. Bartla.

W międzyczasie dojrzała do rozstrzygnięcia sprawa zaopatrzenia emerytalnego pracowników nieetatowych. Sprawa ta została ostatecznie załatwiona w drodze rozporządzenia Prez. Rzeczypospolitej.

Ogłoszenie przepisów emerytalnych dla stałych, dziennie płatnych pracowników kolejowych, nie mogło pozostać bez wpływu na treść przepisów emerytalnych dla etatowych kolejarzy. Przepisy emerytalne dla nieetatowych różnią się bowiem w wielu kwestjach od przepisów emerytalnych dla etatowych i to często w sposób dla nieetatowych korzystny. Różnica polega przedewszystkiem w wysokości opłaty. Etatowi płacą 3 proc., nieetatowi 6 proc. Etatowi mają ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków uregulowane w sposób zupełnie niedostateczny, nieetatowi posiadają pod względem tym dużo lepsze przepisy, etatowi pracownicy parowozowi i konduktorzy mają prawo do zaliczenia dopiero 11-tego roku służby za 14 miesięcy nieetatowi mają prawo do zaliczenia **każdego**, a więc już i pierwszego roku służby za 18 miesięcy.

Stylizacja ustawy emerytalnej dla etatowych jest wadliwa, zawiła i budzi szereg wątpliwości — przepisy emerytalne dla nieetatowych są pod tym względem nierównie bardziej poprawne. Wytwarza to stosunki absurdalne i skutkiem tego zmiana przepisów emerytalnych dla etatowych stała się rzeczą konieczną i pilną.

Wreszcie Rozp. Prez. Rzplitej o utworzeniu przedsiębiorstwa P. K. P. postanawia wyraźnie, iż pracownicy kolejowi (bez rozróżnienia kategoryj) posiadać będą osobne przepisy emerytalne, wydane w drodze Rozporządzenia Rady Ministrów, przyczem niemniej wyraźnie zastrzega, iż **przepisy te nie mogą naruszyć praw nabytych.**

Wszystko to zmusiło M. K. do podjęcia pracy nad wypracowaniem nowych przepisów emerytalnych dla etatowych prac. kol. Prace te prowadzone były zresztą już od dłuższego czasu. Na podjęcie tych prac wpłynęła niemało postawa związków, które od kilku lat energicznie domagają się poprawy obecnych stosunków. Wyrazem zapatrywań związków był zarówno tekst projektu ustawy o Zakładzie Ubezpieczeń Kolejarzy, w którego opracowaniu związki podówczas zblokowane, wzięły udział wraz z autorem projektu, p. A. Skalą, st. ref. M. K. — jak też i poprawki bloku do etatowych prac. kol. Z uznaniem podkreślić należy, iż M. K. wzięło pod uwagę opinję związków oraz usiłuje postulaty związków uwzględnić w projekcie przyszłych przepisów.

O postępach prac w M. K. dochodziły nas słuchy niejednokrotnie. Pogłoski, które słyszeliśmy, wskazują na to, iż M. K. posiada w tym względzie dobre intencje. Przepisy emerytalne, opracowane przez Ministerstwo, nie zawierają zbyt krzywdzących postanowień, owszem, uwzględniają szereg ważnych postulatów, wysuwanych przez związki między innemi również i „rok za półtora“ za służbę polską i zaborczą (tam, gdzie to prawo istniało i było opłacane podwyższoną wkładką). Jesteśmy również przekonani, że gdyby M. K. posiadało w tym względzie zupełnie wolną rękę, sprawa byłaby już dzisiaj załatwioną.

Niestety, jak donosiliśmy już poprzednio, wynikła na tle tej sprawy kontrowersja między M. K. a Ministerstwem Skarbu, które zajęte nowelizacją ustawy emerytalnej dla wszystkich, wyrażało ponoś zapatrywanie, iż kolejarze etatowi osobnych przepisów emerytalnych nie potrzebują.

Obecnie dowiadujemy się, iż M. K. zwyciężyło i że kolejarze jednak mieć będą osobne przepisy emerytalne. Co więcej, M. K. wyczerpało i załatwiło już formalności, związane z obowiązującą w Rządzie procedurą zasięgania opinji różnych ministerstw. **Sprawa jest zatem dojrzałą do załatwienia**, gdyż pozostało już tylko ostateczne ustalenie tekstu i oddanie sprawy na Radę Ministrów.

Tymczasem związki prac. kol. dotąd nie wiedzą nic pewnego o treści przepisów, które, być może, już w dniach najbliższych będą ogłoszone. Ministerstwo otacza prace swoje tajemnicą i ma zapewne zamiar przepisami temi zaskoczyć kolejarzy, tak, jak to uczyniło z emerytura dla nieetatowych.

Takiemu postępowaniu M. K. musimy się energicznie sprzeciwić. Domagamy się stanowczo, aby treść przepisów emerytalnych była z nami uzgodniona, aby M. K. zapytało nas o naszą opinję i nasze zdanie w tej sprawie. Nie możemy bez protestu przejść nad tą sprawą do porządku dziennego. Decydują się sprawy, posiadające pierwszorzędne znaczenie dla prac. kolejowych, kolejarze muszą tutaj zabrać głos i głos ten musi być wysłuchany. Przypominamy, iż nawet rząd Kucharski—Witos uznał za rzecz konieczną uzgodnić ustawę emerytalną z reprezentantami pracowników. Nie chcemy przypuszczać, że Rząd Piłsudski—Bartel, postąpi inaczej.

Sprawa jest jednak pilną. Domagamy się tedy od M. K., aby **bezzwłocznie** podało nam do wiadomości treść projektu i ustaliło sposób uzgodnienia tego projektu ze związkami!

Nawiasem, pragniemy Ministerstwu przypomnieć, że współpraca związków nie jest do pogardzenia, że związki przydać się mogą przy ustaleniu tekstu ustawy. Wszakżesz i w ogłoszonem ostatnio rozporządzeniu o emeryturze dla nieetatowych, znajduje się bodaj 70 proc. artykułów, przepisanych dosłownie z uchwał komisji bloku. W obopólnym tedy interesie leży, aby M. K. jaknajszybciej spełniło swój obowiązek i nadesłało nam projekt do przestudjowania i wyrażenia opinji.

NA POSTERUNKU.

Opis wypadku, którego ofiarą padł ś. p. kol. Trzebiatowski.

Dnia 31-go grudnia 1926 r. na stacji Kętrzyn doczepiono do pociągu osobowego Nr. 3556, zdążającego w kierunku stacji Kartuzy, jeden kryty wagon towarowy, przeznaczony dla stacji Sierakowice.

Na stacji Sierakowice powstały pewne trudności w odczepieniu wagonu z powodu bardzo silnego wiatru. Wobec tego cały pociąg zmuszony był zjechać wraz z wagonem na tor załadunkowy, poczem, zostawiwszy wagon, ruszył w dalszą drogę. Zwrotniczy stacji Sierakowice wsiadł do tegoż pociągu, aby udać się do stacji Kartuzy, gdzie miał interes służbowy. Jednakże przed odjazdem zwrotniczy nie przestawił zwrotnicy, ani też nie zabezpieczył wagonu. Przestawieniem zwrotnicy i zabezpieczeniem wagonu miał się zająć, według zeznań zwrotniczego, zawiadowca stacji.

Zanim to nastąpiło, silny wiatr popchnął wagon wślad za pociągiem na linję. Zawiadowca stacji, który, jak twierdzi, o pozostawionym wagonie nie wiedział, przestawił zwrotnicę i zgodził się na wjazd pociągu osobowego Nr. 3533, prowadzonego przez ś. p. Trzebiatowskiego, a zdążającego do Sierakowic z przeciwnego kierunku, t. j. od strony Kartuz. (Linja Kartuzy — Kętrzyn jest jednotorowa). Ś. p. kol. Trzebiatowski jechał tendrem naprzód, gdyż na stacji Kętrzyn niema ani trójkąta, ani obrotnicy. Nie

przeczuwając nic złego i nie mogąc w dodatku z powodu jazdy tendrem naprzód, obserwować należycie linji, ś. p. kol. Trzebiatowski wjechał całym pędem na rozbiegany w przeciwnym kierunku wagon. Skutki zderzenia były poważne. Wagon został doszczętnie rozbity, parowóz wyrzucony do rowu, 3 wagony osobowe wykolejone i poważnie uszkodzone. Ś. p. kol. Trzebiatowski, w chwili zedrzenia przysypany węglem z tendra i zgnieciony deskami, nie mógł się poruszyć. Do syczącego parą parowozu nikt nie miał odwagi podejść. Dopiero przybyłe po pewnym czasie pogotowie wydobyło ugotowane w parze i spalone zwłoki ofiary swego ciężkiego obowiązku.

Palacz Repczyk, wyrzucony w chwili zderzenia parowozu do rowu, został ogłuszony i długi czas leżał nieprzytomny. O stanie jego zdrowia i prawdopodobnych uszkodzeniach organów wewnętrznych i układu nerwowego, dotąd nic pewnego stwierdzić nie podobna.

Pozatem nikt z obsługi pociągu, ani z podróżnych nie odniósł uszkodzeń.

Z naciskiem zmuszeni jesteśmy podkreślić, iż właściwe, miejscowe organy naszego Związku zabiegały wielokrotnie u władz o urządzenie na stacji Kętrzyn obrotnicy, wzgl. trójkąta obrotowego; władze odmawiały stale, tłumacząc się brakiem kredytów. Ów brak kredytów zmusza administrację do posyłania parowozów tendrem naprzód. Stało się to w dużej mierze przyczyną opisanej katastrofy. Jest bawiem rzeczą więcej niż prawdopodobną, iż gdyby ś. p. kol. Trzebiatowski jechał normalnie ustawionym parowozem, byłby zauważył na czas grożące niebezpieczeństwo i uniknął śmierci.

Bezmyślna oszczędność naraziła kolej na bardzo poważne straty. Na trójkąt lub obrotnicę pieniędzy nie było. Na usuwanie skutków katastrofy pieniędze znaleść się musiały i to w ilości, przekraczającej zapewne conajmniej dziesięciokrotnie koszt urządzenia trójkąta.

Co gorzej, tępota manjaków oszczędnościowych stała się przyczyną śmierci człowieka w pełni sił i zdrowia, który pełniąc godnie i ofiarnie odpowiedzialny swój obowiązek, zginął istotnie w sposób tragiczny. Wina za tę śmierć spada na szaleństwo oszczędnościowe, grasujące u nas najbardziej bezmyślnie, a mimo to uparcie. Stać się to powinno otrzeźwieniem i nauczką dla właściwych organów, iż życia personelu nie wolno narażać ze względów bardzo problematycznej (jak się okazuje) oszczędności.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE.

PIERWSZY JUBILEUSZ PRACY ZWIĄZKOWEJ.

Dnia 19 stycznia r. b. odbyło się doroczne Walne Zebranie koła miejscowego Bydgoszcz. Przewodniczącym koła na rok następny wybrano ponownie kol. Antoniego Herneta.

Przy tej sposobności przypomnieć się godzi, iż kol. Hernet obchodził w październiku r. 1926 pięcioletni jubileusz pracy na stanowisku Przewodniczącego koła Z. Z. M. w Bydgoszczy. W kronikach Związku zanotowaliśmy po raz pierwszy wypadek takiego jubileuszu. Świadczy on jaknajpochlebniej tak o osobistych zaletach kol. Herneta, jak też i o wyrobieniu organizacyjnem członków koła Bydgoszcz, którzy zrozumieli pożytek, płynący ze stałej pracy jednego i tego samego człowieka, piastującego kierownicze stanowisko w Związku.

Kol. Hernet należy do naszego Związku od pierwszej chwili powstania organizacji na Pomorzu. Wybrany w październiku 1921 roku przewodniczącym k. m. Bydgoszcz, zajmuje to stanowisko do dziś dnia i cieszy się stale pełnem zaufaniem kolegów. Miarą tego zaufania jest również fakt, iż kol. Hernet reprezentował koło Bydgoszcz na wszystkich, bez wyjątku, Walnych Zjazdach Związku. Kol. Hernet dał się również poznać i poza miejscem swojej codziennej pracy. W uznaniu jego zalet i wartości, Okręg pomorski obdarzył go przed dwoma laty godnością wiceprezesa Okręgu, który to urząd kol. Hernet sprawuje dotychczas.

Działalność kol. Herneta w kole Bydgoszcz zaznaczyła się nader dodatnio, a pierwszy jubilat związkowy może poszczycić się pięknemi rezultatami swojej pracy. Koło Bydgoszcz należy do kół pod każdym względem poprawnych. Wysoki, bo 99 procentowy stan zorganizowania, wzorowa administracja, rozwinięta samopomoc (kasa zapomogowa, powstała z inicjatywy kol. Herneta i prosperująca znakomicie), wreszcie własny sztandar, poświęcony uroczyście w roku 1924, wskazują, iż zasługi kol. Herneta są niepowszednie.

Prezydjum Związku i redakcja „Maszynisty" składają koledze Hernetowi z okazji jubileuszu najserdeczniejsze życzenia długiej i owocnej pracy dla dobra naszej organizacji.

PRACA NAD WPROWADZENIEM NOWEJ EWIDENCJI.

Podjęte przez Prezydjum prace nad zreorganizowaniem ewidencji związkowej postępują w szybkiem tempie naprzód.

Stosownie do okólnika Nr. 3273/Dr, liczne koła miejscowe nadesłały już kwestjonarjusze od swoich członków. Dotąd wpłynęły kwestjonarjusze od 45 kół. Szereg kół nadesłał kwestjonarjusze przed dniem 15 stycznia 1927 roku, co niniejszem z całem uznaniem podkreślamy.

Poniżej podajemy spis kół, które nadesłały kwestjonarjusze w porządku, w jakim one napływały:

Dnia 11 stycznia: 1) Rogoźno, 2) Chojnice, 3) Jarosław, 4) Bielsko; 12 stycznia: 5) Białystok; 13 stycznia: 6) Wodzisław, 7) Gniezno, 8) Skierniewice, 9) Warszawa-Praga; 14 stycznia: 10) Radziwiłłów, 11) Skalmierzyce, 12) Lida, 13) Jaworzno, 14) Trzebinia, 15) Warszawa Wschodnia i Wileńska; 15 stycznia: 16) Przemyśl, 17) Nowy Sącz, 18) Kościerzyna, 19) Aleksandrów Kujawski, 20) Grudziądz.

Te koła otrzymają, stosownie do treści okólnika, oprócz normalnego wynagrodzenia, po 10 groszy za każdy prawidłowo wypełniony kwestjonarjusz, ponadto specjalną dodatkową premję.

Po dniu 15 stycznia (do dnia 28 stycznia włącznie) nadesłały kwestjonarjusze następujące koła (w porządku nadejścia): 17 stycznia: 21) Zagórz, 22) Poznań, 23) Krośniewice; 18 stycznia: 24) Piotrków; 19 stycznia: 25) Koluszki, 26) Chodorów, 27) Jasło, 28) Baranowicze, 29) Leszno; 21 stycznia: 30) Rozwadów, 31) Rybnik, 32) Rawa Ruska; 22 stycznia: 33) Dębica, 34) Łazy, 35) Zbąszyn; 25 stycznia: 36) Kraków-Płaszów, 37) Czortków; 26 stycznia: 38) Kiwerce, 39) Ostrołęka, 40) Szczakowa, 41) Kalisz; 27 stycznia: 42) Hajduki Wielkie; 24 stycznia: 43) Lubliniec; 28 stycznia: 44) Dziedzice, 45) Iłowo.

Wysokość dodatkowej premji dla kół, które nadesłały kwestjonarjusze przed 15 stycznia, ustalona będzie po przejrzeniu sposobu wykonania w początkach lutego i zostanie natychmiast wypłacona.

Z dniem 1 lutego Prezydjum wstrzyma bezwzględnie wszystkie świadczenia dla tych kół, które kwestjonarjuszy do tego terminu nie nadeślą.

Praca nad wypełnieniem kart ewidencyjnych jest w toku. Należy spodziewać się, że, o ile koła nadeślą na czas kwestjonarjusze, oraz dodatkowe uzupełnienia, których Prezydjum zażąda — nowa ewidencja funkcjonować będzie sprawnie już od dnia 1-go kwietnia r. b.

KIELCE.

Interwencja Zarządu Okręgowego.

W dn. 23 grudnia delegacja Okręgu Radomskiego w osobach kol. kol. prezesa okręgu kol. Żebra, wiceprezesów Gorczyńskiego i Pęcikiewicza, i przewodniczącego koła m. Skarżysko Glejzera interwenjowała w Dyrekcji w następujących sprawach:

1. Przywrócenie kategoryj zdegradowanym przez Komisje Dyscyplinarne, jak również domagano się a-

wansów należnych drużynom parowozowym.

Dyrektor Wydziału Mechanicznego inż. Krzyżanowski, zaznaczył, że mimo chęci ze strony Dyrekcji, aby powyższe postulaty przychylnie dla drużyn parowozowych załatwić, nie może ich całkowicie uwzględnić ze względu na zakaz przekroczenia budżetu.

2. Domagano się zmniejszenia tonażu pociągów towarowych, które z powodu zimy, nadmiernie obciążane, narażają na ustawiczne opóźnianie pociągów, za co karze się maszynistów. Władze Dyrekcyjne postulat ten uwzględniły.

3. Domagano się przetranslokowania z powrotem drużyn par. z Włodzimierza do Kowla, które są tam zbyteczne, wobec nie obsługiwania drużyn z Kowla linji Sapieżanki.

Sprawę tę poruszano już kilkakrotnie, i dopiero obecnie uzyskano przyrzeczenie pomyślnego jej załatwienia.

4. Domagano się przywrócenia do pracy na parowozie maszyn. Torkusa z parow. Strzemieszyce, który już dn. 30 października został oddelegowany do warsztatów, mimo nienadesłania do tej pory dochodzenia służbowego.

5. Przedstawiono stosunki, jakie panują w składach opałowych w Dęblinie, Kowlu i Skarżysku, gdzie węgiel w nocy wydawany jest w ciemnościach, podobno z powodu braku światła. — Skutek jest taki, że na parowóz otrzymuje się duży procent piasku, co powoduje częste przepały.

Domagano się dopłaty do poborów dyspozytorów za miesiące luty, marzec i kwiecień b. r. Mimo kilkakrotnych wystąpień, sprawa ta nie jest załatwioną, gdyż władze dyrekcyjne ustawicznie tłomaczą się brakiem odpowiednich zarządzeń z M. K.

SOSNOWIEC.

Zebranie Koła. W dniu 17-ym stycznia 1927 roku odbyło się zebranie miejscowego koła. Z Prezydjum Związku był obecny wiceprezes kol. Borkowski, z Zarz. Okręgu kol. Leszczyński i Lisiewicz, przewodniczył kol. Stawski, sekretarzował kol. Serbjan.

Po szczegółowem omówieniu projektu K. O. E., referowanym przez kol. Borkowskiego, uchwalono jednogłośnie przyjąć do wiadomości z warunkiem ulepszenia go przez VIII Walny Zjazd. W kwestji poprawy bytu wygłosili obszerne referaty kol.: Borkowski i Leszczyński, wykazując, że ostateczne decyzje w tej sprawie zapadną w Bloku. Zebrani poruszali następujące sprawy: o zatwierdzenie na stałych, dziennie płatnych lub etatowych, z zaliczeniem im poprzedniej służby kolejowej kandydatów, przyjętych po powrocie z wojska, o wypłacanie zapomogi szkolnej dla pasierbów, poprawy godzinowo-kilometrowego dla Zagłębia, oraz przydzielenie umundurowania drużynom parowozowym. Uchwalono, by Prezydjum wystąpiło do M. K. Departam. Mechaniczn., celem przeprowadzenia w Zagłębiu, szczególniej w Łazach, rewizji racjonalnej parowozów, z których lwia część nie nadaje się do użytku absolutnie.

W sprawozdaniu z działalności Okręgu kol. Lisiewicz zaznaczył, iż sprawę awansów załatwiono pomyślnie, tak, że około 80 awansów otrzymają koledzy w roku bieżącym z terminem od 1 stycznia.

CZĘSTOCHOWA.

Zebranie Koła. Dnia 18-go stycznia r. b. odbyło się zebranie miejscowego koła. Z ramienia Prezydjum Związku uczestniczył wiceprezes kol. Borkowski, z Zarządu Okręgu koledzy: Leszczyński i Lisiewicz, przewodniczył zebraniu kol. Marszałek, a sekretarzem był kol. Skawiński.

W obszernym referacie przedstawił kol. Borkowski nieprzejednane stanowisko rządu wobec postulatów pracowniczych, działalność Bloku Zw. na terenie klubów sejmowych, które poparcia swego ostatecznie nie dały, oraz wyjaśnił, że odbywające się posiedzenia Bloku pchną sprawę na zdecydowane tory. W dyskusji zabierali głos koledzy: Ziajski, Nastula, Szwabski, Garncarz, Koral, Pszczyński, Blauman, Jeske.

Następnie kol. Borkowski zreferował sprawę K. O. E., co zgromadzeni uchwalili przyjąć do wiadomości z tem, że VIII Walny Zjazd ulepszy go na zasadzie przedstawionych wniosków przez delegatów.

Z działalności Zarządu Okręgowego zdali szczegółowe sprawozdania kol.: Leszczyński i Lisiewicz (sprawę awansów załatwiono pomyślnie).

Zebrani domagają się przywrócenia godzin nadliczbowych, z powodu przekraczania przez Dyrekcję ośmiogodz. dnia pracy oraz proszą Zarząd Główny o wystąpienie do M. K. Depart. Mechanicznego, celem uregulowania sprawy zestawiania pociągów na krańcowych stacjach według wytrzymałości sprzęgieł, oraz zwracają uwagę Władz Dyr. Warsz., że pomimo zwiększenia do maksimum biegu pociągów towarowych, w dalszym ciągu dodawane jest 50 proc. węgla krakowskiego, co godzi w żywotne sprawy maszynistów, bowiem węgiel krakowski do forsownej jazdy absolutnie się nie nadaje.

KRONIKA.

PODZIĘKOWANIA.

Głęboko wzruszeni tragicznym wypadkiem, którego ofiarą padł w dniu 31.XII.26 r. mąż mój, oraz syn i brat nasz, ś. p. Jan Trzebiatowski z Kartuz, nie możemy niewspomnieć dzisiaj o szlachetnem, tak moralnem, jak i materjalnem wsparciu, którego przy tej sposobności w tak wysokiej mierze doznaliśmy ze strony Zawodowego Związku Maszynistów, reprezentowanego przez pp. Śmigielskiego i Wierzbickiego.

Łaskawe przyjęcie na siebie załatwienia wszelkich formalności, związanych z pogrzebem zmarłego, a mianowicie: zamówienie pogrzebu w zarządzie kościelnym, starania o wydanie zwłok u władz sądowych, bezpłatne dostarczenie wspaniałej trumny, oraz opłacenie wszelkich z pogrzebem związanych kosztów, świadczy nietylko o nadzwyczaj wysokiem pojęciu koleżeństwa, lecz także o szlachetnych charakterach Panów, zszeregowanych w Szan. Związku.

Przemowa, wygłoszona przez p. Wierzbickiego przy kostnicy, a poświęcona cieniom zmarłego, wywarła na nas wszystkich głębokie wrażenie. Złożenie wspaniałych wieńców, oraz zajęcie się biorącemi w pogrzebie udział poszczególnemi delegacjami, jak i wogóle czujna pamięć o wszystkiem, także bardzo mile nas dotknęła.

Nie mogąc w inny sposób okazać naszego wielkiego uznania, ślemy tą drogą szlachetnym i wspaniałomyślnym Panom w Związku Zaw. Maszynistów nasze jaknajserdeczniejsze podziękowanie i miło nam jest, przesłać przy tej sposobności całemu Szan. Związkowi wyrazy szacunku i poważania

za wdowę po zmarłym
i rodzinę Trzebiatowskich
Leon Trzebiatowski.

Głęboko wzruszeni tragicznym wypadkiem, któremu uległ ś. p. mąż i brat nasz, maszynista, ś. p. Antoni Durlik i przejęci uczuciem wdzięczności dla wszystkich, którzy w bolesnych dla nas chwilach śpieszyli nam z pomocą i pociechą, składamy niniejsze serdeczne podziękowanie Zarządowi koła Z. Z. M. Chojnice, a w szczególności przewodniczącemu p. Sulewskiemu, za zajęcie się pogrzebem i nadesłanie wieńców, i serdeczne wyrazy współczucia, oraz wszystkim delegacjom i innym uczestnikom smutnego obrzędku.

W imieniu rodziny ś. p. zmarłego
Roman Durlik
pom. masz. I kl.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.